Gentile cliente,
grazie per aver scelto un gommone Joker Boat.
È sicuramente una buona scelta.
Vi auguriamo di trarne tutte le soddisfazioni possibili;
il privilegio di possedere un Joker Boat la farà navigare
sempre sicuro in ogni mare.
Nuove tecnologie e materiali di ottima qualità abbinate
al design e alla provata esperienza, sono i motivi che
danno alla Joker Boat una fama internazionale.
Questo manuale ha lo scopo di farLe
conoscere al meglio il suo gommone e di usarlo
con tutta la sicurezza che necessita.

Buon divertimento

• CANTIERE: JOKER BOAT Srl
Via S. Maria 98 - 20093
Cologno Monzese (MI)

MANUALE D'USO E MANUTENZIONE

INDICE

• Introduzione:		Pag. 4
• Norme e gradi di pericolosità:		Pag. 5
• Capitolo 1:	Certificazione CE e Principali Caratteristiche	Pag. 6-11
• Capitolo 2:	Istruzioni per il gonfiaggio	Pag. 12
• Capitolo 3:	Norme di Sicurezza	Pag. 13-22
• Capitolo 4:	Consigli sulla gestione dell'Imbarcazione	Pag. 23-32
• Capitolo 5:	Elementi di conduzione dell'Imbarcazione	Pag. 33-41
• Capitolo 6:	Istruzioni per la pulizia, riparazione e rimessaggio	Pag. 42-47
• Capitolo 7:	Schemi Impianti	Pag. 48-57
• Capitolo 8:	Garanzia	Pag. 58-60
• Verbale di garanzia		Pag. 61-67

INTRODUZIONE

Il Cantiere Vi ringrazia per la scelta fatta acquistando un Battello: "**Joker Boat**". Certi che la Vostra scelta è garantita da un prodotto di qualità che sarà all'altezza delle Vostre esigenze.
Il Nostro Battello è stato costruito rispettando la Normativa Europea e secondo la tradizione del Cantiere, sia nella progettazione che nel suo allestimento.
Inoltre il Battello "**Joker Boat**" è progettato in modo da garantire la galleggiabilità e parziale navigazione, anche con i tubolari sgonfi o danneggiati, perché unisce la qualità delle Imbarcazioni ai vantaggi dei Battelli Pneumatici.
Questo Manuale è stato compilato per aiutarVi a condurre e gestire il Vostro Battello con sicurezza e piacere. Contiene informazioni sull'Imbarcazione, gli Impianti, le apparecchiature fornite e installate ed il loro funzionamento e manutenzione.
Prima di usare la Vostra Imbarcazione, Vi preghiamo di leggerlo attentamente per acquisire familiarità con la stessa.
Se questa è la Vostra prima Imbarcazione oppure se state passando ad un tipo di Imbarcazione che non conoscete, per Vostra comodità e sicurezza, assicurateVi di avere acquisito esperienza di gestione ed esercizio prima di assumerne il comando .

NORME E GRADI DI PERICOLOSITÀ

- *Norme di riferimento:*
- ISO 10240 — Norma relativa alla stesura del Manuale del Proprietario.
- ISO 8999 e ISO 11192 — Norme relative alla definizione delle simbologie ISO da applicare agli schemi/impianti.

GRADI DI PERICOLOSITÀ

Il Manuale contiene degli avvisi, evidenziati come questi che seguono, i quali riportano istruzioni relative alla sicurezza o al rispetto dell'ambiente. Leggeteli e **NON TRASCURATELI MAI**.

PERICOLO Un avviso come questo indica l'esistenza di un grave rischio, che ha alte probabilità di causare morte o un grave infortunio permanente, se non adottate le precauzioni appropriate.

AVVERTENZA Un avviso come questo indica l'esistenza di un rischio che potrebbe causare un infortunio o morte, se non vengono adottate le precauzioni appropriate.

ATTENZIONE Un avviso come questo indica un richiamo alla applicazione di pratiche di sicurezza o di antinquinamento, oppure richiama l'attenzione su comportamenti poco sicuri che potrebbero causare infortuni personali o all'Imbarcazione, ai suoi componenti o all'ambiente.

CERTIFICAZIONE CE E PRINCIPALI CARATTERISTICHE

Il marchio CE indica che l'Imbarcazione Pneumatica è costruita in accordo alla "Direttiva Europea 94/25 CE" inerente alle Imbarcazioni da Diporto.

SCALA DEL VENTO DELL'AMMIRAGLIO BEAUFORT E STATO DEL MARE CORRISPONDENTE, DOPO QUALCHE ORA DI VENTO, LONTANO DALLA COSTA.

Forza	Denominazione	Nodi	Km/h	mt/sec	Stato del mare ed altezza max onde, in mt.	
0	Calma	<1	<1	0-0,2	Calmo	0
1	Bava di vento	1-3	1-5	0,3-1,5		
2	Brezza leggera	4-6	6-11	1,6-3,3	Quasi calmo	0,2
3	Brezza tesa	7-10	12-19	3,4-5,4		
4	Vento moderato	11-16	20-28	5,5-7,9	Poco mosso	0,5
5	Vento teso	17-21	29-38	8,0-10,7	Mosso	1,25
6	Vento fresco	22-27	39-49	10,8-13,8		2,0
7	Vento forte	28-33	50-61	13,9-17,1	Molto mosso	2,5
8	Burrasca	34-40	62-74	17,2-20,7	Agitato	4
9	Burrasca forte	41-47	75-88	20,8-24,4	Molto agitato	6
10	Tempesta	48-55	89-102	24,5-28,4	Grosso	9
11	Tempesta violenta	56-63	103-117	28,5-32,6	Molto grosso	14
12	Tempesta suprema	64 ed oltre	118 ed oltre	32,7 ed oltre	Tempestoso	14 ed oltre

RAMMENTIAMO:

CAT. PROG. "A" = SENZA LIMITE.
CAT. PROG. "B" = VENTO FORZA 8 ONDE FINO 4 METRI
CAT. PROG. "C" = VENTO FORZA 6 ONDE FINO 2 METRI
CAT. PROG. "D" = VENTO FORZA 4 ONDE FINO 0,5 METRI

ENTE DI CERTIFICAZIONE: Registro Italiano Navale (RINA)
Via Corsica, 12 16128 - Genova
ITALIA

A bordo sono presenti la Targhetta del Costruttore e n° 2 Targhette di Identificazione Scafo.

• *Targa del Costruttore ISO 14945 (Builder Plate):*

La Targa del Costruttore è sempre situata in una posizione ben visibile, ad esempio vicino al cruscotto di guida, non deve mai essere tolta o manomessa.

- Nome del Costruttore **JOKER BOAT Srl**
- Indirizzo **Via S. Maria, 98**
  20093 Cologno Monzese

-Tipo di valutazione A + a .....
- Categoria di Progettazione .....
- Peso Max trasportabile Kg.....
-Type .....

TARGA DI IDENTIFICAZIONE SCAFO ISO 10087 (C.I.N.)

A bordo sono presenti n° 2 Targhe di Identificazione Scafo.
Una è fissata sul lato destro dello specchio di poppa ad almeno 300 mm. dalla asse dell'Imbarcazione. La seconda Targa è resinata in un punto nascosto di esclusiva conoscenza del Cantiere.

LE TARGHE NON DEVONO MAI ESSERE SPOSTATE O MANOMESSE.

Sulla C.I.N. è identificato quanto segue:

- Nazionalità del Costruttore	**ITALIA** .....
- Codice del Costruttore	**JBO** .....
- N° di serie	.....
- Mese di costruzione	.....
- Anno di Costruzione	.....
- Anno di vendita o utilizzo	.....

I T - J B O						■		■		■		

ATTENZIONE L'esistenza delle Targhette a bordo è fondamentale essendo l'unica forma di riconoscimento e identificazione del mezzo, senza le quali non è in regola con le Leggi vigenti.
Non vanno rimosse, quindi qualsiasi manomissione o rimozione delle Targhette non autorizzata dal Cantiere, è di esclusiva responsabilità del Cliente.

IMPIANTI	SI	NO
IMPIANTO ELETTRICO		
IMPIANTO CARBURANTE		
IMPIANTO SENTINA		
MEZZI ANTINCENDIO		OPTIONAL
MEZZI DI SALVATAGGIO		OPTIONAL

CARATTERISTICHE PRINCIPALI ISO 8666

	315	370	420	470	515	540	580	600	650
Lunghezza max Mt.	3.16	3.63	4.08	4.95	5.30	5.48	5.90	6.01	6.57
Larghezza max Mt.	1.59	1.67	1.82	2.18	2.23	2.36	2.30	2.51	2.48
Altezza di costruzione	0.52	0.55	0.58	0.70	0.77	0.79	0.81	0.86	0.97
Peso del battello a secco *	53	80	100	250	350	400	320	480	500
Dislocamento a pieno carico t.	0.35	1.25	1.35	0.98	1.16	1.38	1.47	1.70	2.10
Diametro tubolari mm.	42	45	48	52	55	55	55	55	55
N° compartimenti	3	4	4	6	6	6	6	5	6
N° max persone trasportabili	3	5	6	8	7	10	10	15	16
Massa max trasportabile (comprensiva di persone) Kg.	270	450	540	720	630	900	900	900	1440
Serbatoio carburante capacità lt.						100	83	110	165
Potenza max consigliata Kw.	14.7	26.5	37	56	885	96	90	118	166

* (senza equipaggiamenti, liquidi e motore)

	19’	21’	23’	24’	24’efb	26’	28’	28’efb	30’	33’
	5.60	6.20	6.98	7.46	7.46	7.93	8.50	8.50	9.04	10.00
	2.26	2.50	2.58	2.99	2.99	2.99	3.15	3.15	3.15	3.60
	0.75	0.89	0.96	1.12	1.12	1.10	1.23	1.23	1.23	2.04
	400	450	750	750	1200	900	1200		1500	1900
	1.17	1.80	2.20	2.77	2.77	4.60	3.49	3.49	4.40	5.00
	52	55	58	62	62	63	64	64	65	78
	6	6	6	6	6	6	8	8	8	8
	12	12	15	16	16	15	16	16	15	20
	1080	1080	1080	1440	1440	1980	1440	1440	1440	2000
	100	110	200	390	390	380	590	590	550	770
	85	110	166	221	231	221	368	368	442	662

ISTRUZIONI PER IL GONFIAGGIO/ SGONFIAGGIO DEI TUBOLARI

Il Battello Pneumatico è composto da tubolari formati da due o più compartimenti tra loro indipendenti; le valvole di gonfiaggio/sgonfiaggio (una per compartimento) non richiedono manutenzione in quanto basta chiudere il tappo per evitare che lo sporco vada ad ostruire i meccanismi.

GONFIAGGIO

Aprire il tappo, e con il gonfiatore di dotazione, portare indistintamente a "**volume**" i compartimenti senza mandarli in pressione. Successivamente portare alla pressione di esercizio (0,2 Bar) e chiudere i tappi. Se il Battello rimane esposto al sole verificare la pressione dei tubolari; qualora dovesse risultare eccessivamente elevata rispetto a quella dichiarata dalla Ditta, provvedere a sgonfiare leggermente i compartimenti.

AVVERTENZA Per il gonfiaggio non utilizzare compressori e/o altri tipi di gonfiatori di tipologia non approvata dal Cantiere.

SGONFIAGGIO

Svitare il tappo e contemporaneamente premere e ruotare di 90° l'otturatore della valvola di gonfiaggio. Per ottenere uno sgonfiaggio "**totale**" dei tubolari del Battello fare uso della pompa in dotazione invertendo l'innesto del tubo della pompa di gonfiaggio.

NORME DI SICUREZZA

Il Manuale contiene raccomandazioni e linee di condotta basilari per l'utilizzo in tutta sicurezza dell'Imbarcazione.
Pur non essendo possibile fornire informazioni di sicurezza per ogni potenziale situazione, in linea generale si raccomanda di:

- Informarsi regolarmente circa i requisiti di sicurezza in vigore;
- Mantenere l'Imbarcazione e gli Impianti in piena efficienza;
- Fare ispezionare l'Imbarcazione dal proprio Concessionario o da un meccanico autorizzato, almeno una volta all'anno;
- Controllare sempre le condizioni meteo-marine prima di ogni partenza;
- L'Imbarcazione per essere sicura và innanzitutto mantenuta in piena efficienza, ossia nel medesimo stato in cui si trovava al momento della consegna.

QUALSIASI INCIDENTE ALL'IMBARCAZIONE O A TERZI DERIVANTE DA DOLO/INCURIA/USO NON CONFORME DEL MEZZO, DA MODIFICHE STRUTTURALI O RELATIVE ALL'EQUIPAGGIAMENTO NON APPROVATE DAGLI ORGANISMI COMPETENTI E NON AUTORIZZATE DAL CANTIERE, SARÀ DI ESCLUSIVA RESPONSABILITÀ DEL PROPRIETARIO DELL'IMBARCAZIONE.

RIFORNIMENTO

Procedure da rispettare prima e durante il rifornimento.

1. Spegnere tutti i dispositivi elettrici, compreso/i il/i motore/i, gli elettrodomestici, il blower (estrattore di vapori), le luci, ecc.
2. Spegnere sigarette e/o altri oggetti che possano produrre scintilla o fiamma.
3. Chiudere tutte le aperture, inclusi boccaporti e finestre qualora esistenti ecc.

PERICOLO I vapori di carburante sono esplosivi e possono stagnare nelle parti inferiori dell'Imbarcazione, ove potrebbero incendiarsi accidentalmente. Durante le operazioni di rifornimento del carburante tutti i boccaporti e gli oblò dovranno rimanere chiusi.

Procedure post – rifornimento:

1. Chiudere il tappo del serbatoio e pulire l'eventuale spargimento di carburante.
2. Aprire tutti i boccaporti/gavoni, oblò, comparti del motore ecc. ecc., verificando sia visivamente che con l'olfatto, l'eventuale presenza di vapori/fumi o perdite di carburante. Qualora vi siano segni di perdite e/o vapori, individuare ed eliminare la causa prima di avviare il/i motore/i.

3 Se avete dotato il Vostro Battello di un tendalino (es. per campeggio Nautico), fate aerare prima di avviare il/i motore/i.

PERICOLO I vapori carburante sono altamente esplosivi (specie se si tratta di benzina). A fine di evitare la possibilità di esplosione o di incendio, controllare visivamente che non vi siano perdite o spargimenti di carburante e con l' olfatto che non vi siano presenza o accumulo di vapori nel vano serbatoi o negli altri portelli. Prima di ogni avviamento motori, azionare sempre l' estrattore di vapori per almeno 4 minuti.

TENERE SEMPRE PRESENTE IL PERICOLO D'INCENDIO

L'incendio potrebbe essere causato:

dall'incuria dell'equipaggio nel fumare, da presenza di liquidi infiammabili a bordo, da contatti elettrici, dal motore di propulsione, da un'errata procedura nella fase di rifornimento o dal non avere effettuato le manutenzioni dovute.
Anche in questi casi il corretto comportamento dell'equipaggio e la cura nel mantenere la barca in ordine eviterà danni ingenti a cose e persone.

AVVERTENZA È vietato tenere prodotti facilmente infiammabili a bordo.

Comunque in caso d'incendio a bordo, spegnere immediatamente il/i motore/i e gli estrattori del vano serbatoio, verificare se si tratta di un componente elettrico o comunque di un incendio di piccola entità, non coinvolgente liquidi infiammabili, in questo caso si può provare ad estinguerlo completamente mediante un estintore di tipo idoneo.

AVVERTENZA Gli estintori o eventuali altri mezzi antincendio non devono essere mai riposti in vani chiusi a chiave ma in luoghi facilmente accessibili e ben evidenziati.

Se si tratta invece di un incendio del sistema di alimentazione o di liquidi infiammabili, il pericolo di esplosione è maggiore.
Se si ritiene necessario abbandonare l'Imbarcazione, assicurarsi che tutti i passeggeri indossino i giubbotti salvagente. Se è possibile, prima di abbandonare l'Imbarcazione, cercate di comunicare alle Unità di Soccorso la Vostra posizione.

Abbandonata l'Imbarcazione allontanarsi **RAPIDAMENTE**
e cercare di mantenersi a debita distanza, poiché il carburante infiammato può spargersi sulla superficie dell'acqua, nei pressi dell'Imbarcazione.
Per lo stesso motivo non utilizzare i segnali di soccorso prima di avere raggiunto una certa distanza dall'Imbarcazione, onde evitare possibili esplosioni.

ALLAGAMENTO/IMBARCO ACQUA:

L'Imbarcazione è stata costruita con criteri tali da potere affrontare condizioni di mare e vento avverso. Ma un buon navigante dovrà adottare tutta la Sua competenza per valutare le condizioni meteo – marine, al fine di effettuare la Sua crociera nel modo più responsabile possibile, assumendo inoltre un atteggiamento autocritico delle Proprie reali capacità.

- L'allagamento/imbarco d'acqua o il capovolgimento possono essere causati da diversi fattori:
• dall'avere ignorato le condizioni meteo – marine.
• dall'avere caricato scorrettamente l'Imbarcazione.
• dall'avere manovrato o attraccato l'Imbarcazione scorrettamente.

- Se l'allagamento è causato dall'azione delle onde di poppa, cercare di girare l'Imbarcazione e affrontarle di prua.

- Verificare che le pompe di sentina (se previste), siano in funzione e contribuire allo svuotamento utilizzando secchi o pompe manuali.

AVVERTENZA Se l' imbarcazione è allagata o sta imbarcando acqua, può diventare instabile e capovolgersi.

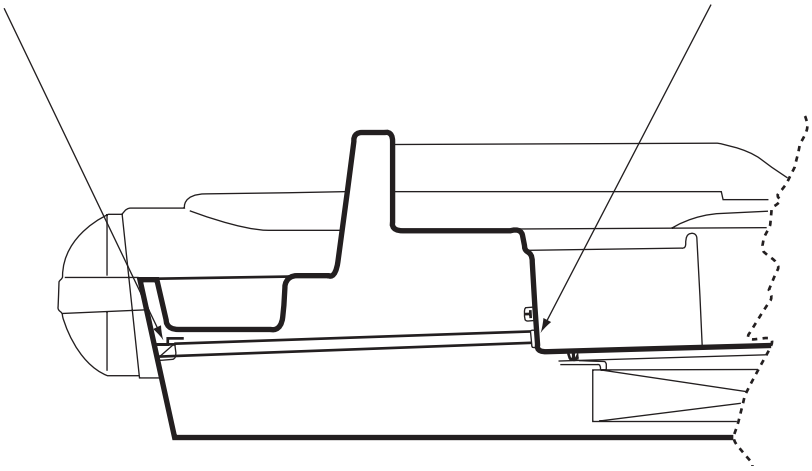
- Se l'allagamento è causato da una falla nello scafo, cercare di tapparla con qualsiasi oggetto disponibile (stracci/stoffa/arnesi in legno ecc.) e rientrare immediatamente nel più vicino porto.

Si rammenta che trattandosi di un Battello Pneumatico anche se allagato, il rischio di affondamento è quasi da escludere (se i compartimenti sono integri), quindi cercate di mantenere la calma e svuotate il prima possibile l'acqua che si trova nel pozzetto. Si ricorda inoltre che il pozzetto è già dotato di ombrinali di scarico.

AVVERTENZA Durante la navigazione lasciare sempre aperte le valvole o i tappi degli scarichi pozzetto. Non ostruire mai gli scarichi pozzetto. Non lasciare materiale ingombrante davanti agli scarichi.

Valvola di scarico (qualora esistente)

Ombrinali di scarico pozzetto



Comunque in caso di mare agitato, mantenere tutti i portelli chiusi, indossare i giubbotti di salvataggio e cercare di raggiungere il porto più vicino.
Rammentate che, l'Imbarcazione è implicitamente il luogo più sicuro per l'equipaggio, pertanto la decisione di abbandonarla deve derivare da condizioni di estrema gravità ed ingovernabilità, a fronte di un serio rischio di affondamento.
In questo caso, (se dotati di VHF), prima di abbandonare l' imbarcazione lanciare il MAY DAY, comunicando la propria posizione alle unità di soccorso. Prima di entrare in acqua, assicuratevi che tutti abbiano indossato il giubbotto di salvataggio, verificate di avere con Voi i segnali di soccorso, lanciatene subito uno; infatti con il mare agitato, non sempre è possibile individuare un' altra imbarcazione all' orizzonte, è quindi possibile che questa ultima veda il Vostro segnale di soccorso.

PROMEMORIA

Dispositivi personali di galleggiamento/salvagente (previsti dalle dotazioni di bordo a seconda della navigazione da effettuare.)

1. Ogni passeggero deve avere a disposizione un dispositivo di galleggiamento di tipo idoneo e della giusta taglia.(Bambini compresi).
2. Ogni Imbarcazione è consigliabile sia provvista di almeno un salvagente anulare di tipo approvato con cima di recupero fissata allo scafo.

3 Per legge i dispositivi di galleggiamento (se non indossati), ed i salvagente devono sempre essere accessibili. Devono essere estratti dalle custodie, preparati per essere indossati e riposti in un luogo facilmente accessibile in caso di necessità e ben segnalato.

PERICOLO Durante la navigazione i dispositivi di galleggiamento non devono mai essere riposti in vani chiusi a chiave ma in posizione di pronto utilizzo e ben indicati .

4 **I BAMBINI** e tutti coloro che non sanno nuotare devono **INDOSSARE SEMPRE** un dispositivo di galleggiamento.
Controllare sempre che i dispositivi di galleggiamento per bambini siano della misura giusta e funzionanti.
Non esitare mai a fare indossare i dispositivi di galleggiamento a tutti coloro che si trovano a bordo ogni qualvolta le circostanze lo richiedano:

Esempio: improvviso peggioramento delle condizioni meteo/marine, o per danni subiti dall'imbarcazione, ecc. ecc.

AVVERTENZA Mantenere se previsto sempre la scotta degli zatterini di salvataggio auto - gonfiabili attaccata allo scafo.

RIASSUMENDO

Raccomandazioni per l'uso di attrezzature di sicurezza

Come attrezzature standard di sicurezza, si consiglia di tenere a bordo i seguenti oggetti:

- estintori antincendio (di numero e tipo corretto, ubicati in luoghi facilmente accessibili. La posizione è **EVIDENZIATA** con apposito adesivo).

AVVERTENZA Revisionare sempre i mezzi antincendio prima della loro scadenza.

AVVERTENZA Sostituire l'equipaggiamento antincendio, se scaduto o scarico, con mezzi di identica o maggiore capacità.

- dispositivi personali di galleggiamento (cinture/giubbotti di salvataggio, uno per ogni persona trasportata).
- salvagente anulare con cima di recupero.

AVVERTENZA Revisionare sempre i mezzi di salvataggio prima della loro scadenza.

AVVERTENZA Se scaduti o danneggiati, sostituire i mezzi di salvataggio con mezzi di identica o superiore capacità.

- parabordi d' accosto, cime e ganci per imbarcazioni, mezzo marinaio.
- segnali luminosi (di tipo per giorno e per notte, non scaduti e omologati).
- una o più torce elettriche, meglio di tipo stagno, con batterie di ricambio.
- cartine geografiche riguardanti l' area di navigazione.
- cassetta di Pronto Soccorso (non scaduta).
- pompa di sentina ad azionamento manuale.
- ancora adeguata e cima di misura sufficientemente lunga, per ormeggiare in sicurezza anche in condizioni meteo avverse.

ATTENZIONE Gli oggetti sopra elencati, sono vivamente consigliati soltanto come raccomandazione. Consultare le autorità competenti in merito ai requisiti di sicurezza minimi richiesti, in accordo al regolamento di sicurezza, in base alla navigazione che si intende effettivamente effettuare.

In caso di emergenza, l' efficienza del radiotelefono (se in dotazione), dei mezzi di salvataggio (zatterini/giubbotti/razzi), e soprattutto il loro corretto utilizzo, sono la salvezza dell' equipaggio. È buona norma quindi istruire anche gli ospiti occasionali, onde evitare incidenti spiacevoli, o in caso di emergenza azioni errate o scene di panico.
Eseguire esercitazioni, per estinzione di incendi, per l' uso dei mezzi di salvataggio e per recupero di uomo in mare.
Tutto ciò Vi permetterà di gustare appieno e in sicurezza il servizio che questa imbarcazione può offrire.

CONSIGLI SULLA GESTIONE DELL' IMBARCAZIONE

Si ricorda nuovamente che l'Imbarcazione per essere sicura và innanzitutto mantenuta in piena efficienza, ossia il più possibile nel medesimo stato in cui si trovava al momento della consegna.

Alcuni consigli:

- L'Imbarcazione deve essere sicura anche in porto, è quindi buona norma verificare che i cavi di ormeggio siano sempre ben regolati e in tensione saldamente rizzati su bitte e passacavi.
- Le/a batterie/a devono sempre essere cariche ed i circuiti dell'impianto elettrico ben isolati. Il vano batterie deve essere ben areato. Controllare che non vi siano perdite nel circuito del carburante.
- È consigliabile cercare di mantenere una buona aerazione interna per evitare umidità e muffe derivanti da condense, (se l'unità non è già dotata di griglie di aerazione).
- Anche durante visite occasionali, è sempre opportuno verificare lo stato generale dell'Imbarcazione ormeggiata, è quindi consigliabile:

- provare i motori: accertarsi che il motore non abbia perdite di carburante; verificare la funzionalità dei filtri carburante/aria.
- assicurarsi che non vi siano depositi in chiglia tali da precludere il corretto funzionamento della pompa di sentina; verificarne il funzionamento. (Se in dotazione).
- verificare che le guarnizioni e le chiusure dei portelli, siano in buono stato. (Nell'eventualità, sostituirle).

Prima di ogni partenza:

Prima di ogni partenza l' imbarcazione và sempre controllata nei dettagli ed è opportuno effettuare non solo esami visivi, ma anche prove di funzionamento totali, compresa una verifica alle varie apparecchiature elettriche ed elettroniche. Vanno controllate tutte le dotazioni di bordo riguardanti la sicurezza in mare; quindi i mezzi di salvataggio, i razzi di segnalazione, i mezzi antincendio e di comunicazione (VHF). (In base alla navigazione effettivamente effettuata).

AVVERTENZA Non ostruire mai l' accesso ai mezzi antincendio e di salvataggio.

AVVERTENZA Non ostruire mai il passaggio ai sistemi di sicurezza, alle valvole del carburante o agli interruttori dell' impianto elettrico.

Inoltre:

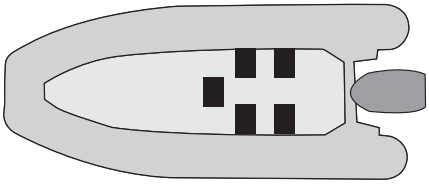
• Considerare la durata del viaggio, le condizioni meteo/marine, tenendo conto dell' esperienza del personale di bordo.
Caricare correttamente l' imbarcazione, mantenendo il carico basso e d**istribuito uniformemente**. Non superare le capacità massime indicate dal Costruttore. Mantenere un bordo libero adeguato.
Fissare il carico in modo che non possa costituire pericolo durante la navigazione.

AVVERTENZA Durante la navigazione e durante lo stazionamento in rada, i carichi a bordo dovranno sempre essere distribuiti e stivati o rizzati in modo da non spostarsi.

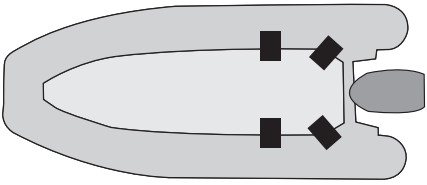
AVVERTENZA Durante la navigazione è consigliato che le persone trasportate alloggino entro le superfici previste, in numero adeguato, come riportato in calce sul Certificato CE.

NOTA: non si assumono responsabilità per incidenti derivanti dall'utilizzo dei tubolari come sedute durante la navigazione.

(■) Persone alloggiate tra i tubolari



Esempio CONSIGLIATO.



Esempio SCONSIGLIATO.

- Verificare lo stato della sentina e che non vi siano infiltrazioni d' acqua nello scafo.
- Controllare il corretto funzionamento della Pompa di Sentina (se in dotazione).

- Prima di avviare il motore, verificare che le prese a mare per il raffreddamento motori non siano ostruite.
- Controllare la quantità di carburante esistente nei serbatoi.
- Se in dotazione, controllare il corretto funzionamento degli strumenti di navigazione. (Bussola/GPS ecc. ecc.).

ATTENZIONE Calibrare la bussola regolarmente, ed assicurarsi dell' efficienza degli altri strumenti di navigazione.
Non lasciare oggetti metallici vicini alla bussola.

ATTENZIONE Verificare mediante un Vostro apposito promemoria le scadenze di revisioni e Certificati.

- Verificare il corretto funzionamento della Timoneria.
- Controllare la pressione dei tubolari e che tutti i tappi valvole siano serrati.
- Una volta avviato i motore, mantenerlo in folle per qualche minuto prima di disormeggiare l' imbarcazione.
- Controllare il funzionamento degli indicatori dati motore. (se installati).
- In caso di "**lunghe crociere**", è opportuno e doveroso informarsi sull'evolversi delle condizioni meteo, informare gli organismi competenti della propria partenza, del luogo di destinazione, della rotta che si vuole seguire, ed eventualmente farsi consigliare su quest'ultima.

AVVERTENZA È vietato depositare nel vano serbatoi qualsiasi tipo di materiale. Il vano serbatoio è unicamente predisposto per l'alloggiamento di quest'ultimo.

- Istruire i passeggeri a bordo riguardo il funzionamento e l' ubicazione dei mezzi di salvataggio e antincendio.

ATTENZIONE Con l' imbarcazione in movimento è necessario e consigliabile indossare calzature antisdrucciolo e rimanere al proprio posto, assicurato alle apposite maniglie o tientibene.

CONSIGLI PER ALAGGIO E CARICO IMBARCAZIONE

NOTA GENERALE: l'inosservanza delle prescrizioni illustrate nelle presenti pagine, possono causare danni all'Imbarcazione e infortuni alle persone per le cui conseguenze il Cantiere Costruttore non può essere ritenuto responsabile.
SI RACCOMANDA IL RISPETTO DI ALCUNE REGOLE DI BASE.

AVVERTENZA Verificare che la fune di traino sia integra e che il Battello sia correttamente agganciato al golfare ed al verricello. Portare il motore in posizione orizzontale. (Alzare il piede).

ATTENZIONE Prima del carico, accertare che se il carrello è dotato di rulli, questi devono essere posizionati in modo che la carena poggi perfettamente agli stessi. L'operazione non corretta può comportare rotture alla carena.

ATTENZIONE Mantenere il viso lontano dalla leva.
Per causa di un eventuale rottura del cavo o di scivolamento questi, potrebbe colpirvi.

ATTENZIONE Gancio utilizzabile solo per il traino. NO per il sollevamento.

PERICOLO Le persone non devono sostare nei punti ove, in caso di scivolamento del Battello, possano subire infortuni provocati dallo slittamento dallo stesso.

AVVERTENZA Le persone non devono sostare all' interno del Battello durante le operazioni di alaggio/carico.

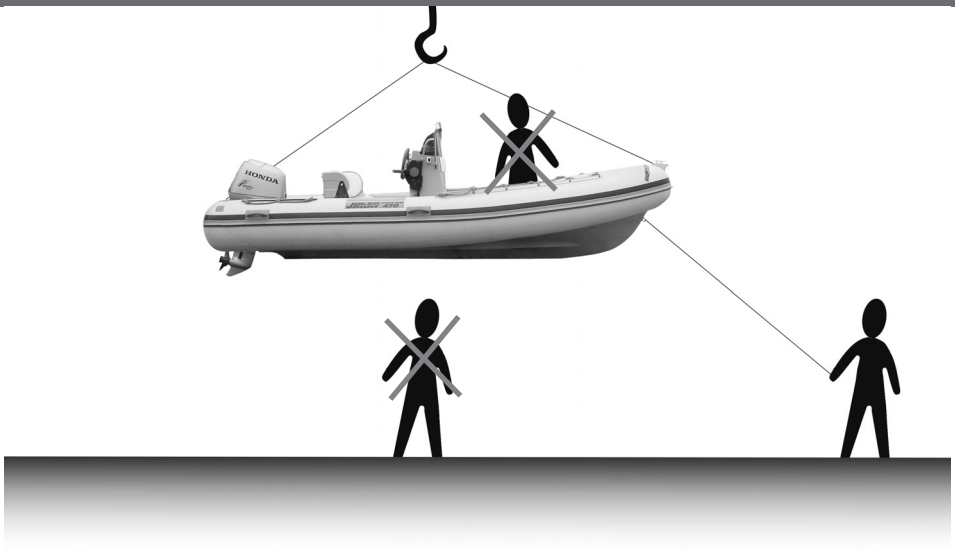
ATTENZIONE Si consiglia l' utilizzo di rullo di alaggio da posizionare sotto la carena, per evitare l'abrasione dello scafo.

ATTENZIONE Evitare di lasciare attrezzature ed oggetti liberi a bordo, che possano muoversi durante le operazioni di alaggio/carico dell' imbarcazione, e quindi provocare danni al Battello/persone o cose.

ATTENZIONE L' operazione di carico del Battello sul carrello, deve avvenire con quest' ultimo già agganciato all' auto e con freno a mano innestato.

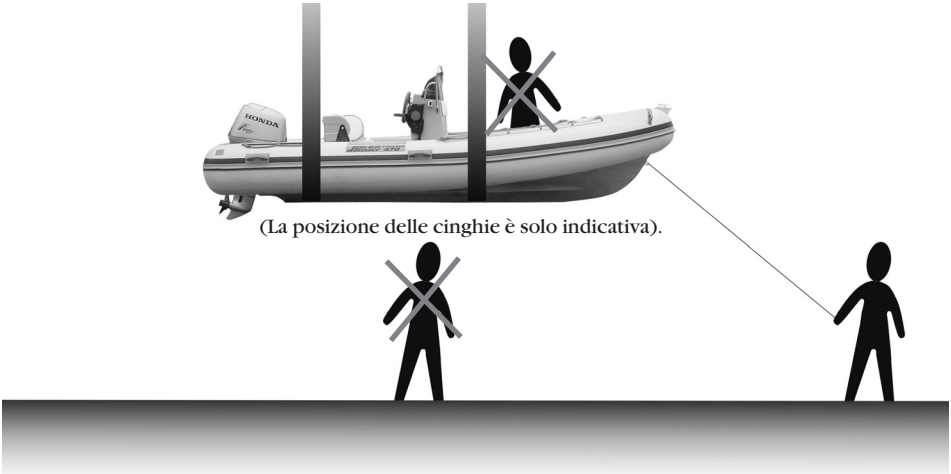
AVVERTENZA Le funi di sollevamento devono essere in buono stato, di lunghezza adeguata e ben agganciate ai ganci di sollevamento previsti all'interno dell'Imbarcazione.

AVVERTENZA Per il sollevamento del Battello utilizzare solo i ganci allo scopo predisposti.



PERICOLO È vietato transitare o sostare in prossimità dell' imbarcazione sospesa.

PERICOLO Non si devono effettuare lavori ne sostare all'interno dell'Imbarcazione quando la stessa si trova sospesa. Utilizzare una cima di guida per il controllo dell'Imbarcazione sospesa.



(La posizione delle cinghie è solo indicativa).

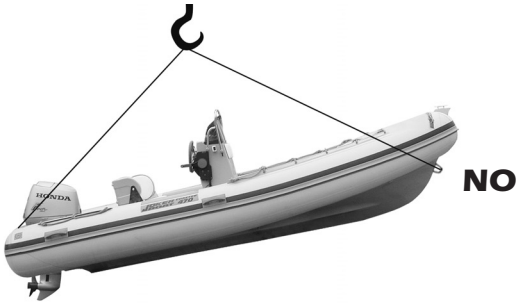
ATTENZIONE Prima dell'operazione di sollevamento, verificare che tutte le cime siano state slegate sia dal carrello che dal battello.

AVVERTENZA L'operazione di sollevamento deve avvenire solo dopo avere accertato che le cinghie siano posizionate in maniera corretta. Evitare schiacciamenti del tessuto gommato.

AVVERTENZA Prima della fase di carico, le posizioni delle cinghie di sospendita devono garantire il perfetto equilibrio del Battello. Operazione sempre da verificare. Utilizzare protezioni tra le cinghie e il tubolare.

PERICOLO Non utilizzare Bitte e passacavi per il sollevamento del battello.

PERICOLO Il gancio collocato sulla ruota di prua è adibito al solo traino e non quindi al sollevamento.



CONSIGLI DAL COSTRUTTORE

Le Norme Nazionali ed Internazionali, vietano severamente lo scarico in mare di:

- Oli, idrocarburi e carburanti.
- Prodotti per la pulizia dell'imbarcazione che non siano biodegradabili.
- Vernici varie
- Rifiuti d'ogni genere.

Si raccomanda inoltre di non provocare disturbi di origine acustico, possibili anche a causa della velocità elevata, e questo soprattutto nelle zone costiere. Le Normative in proposito possono variare a seconda dei luoghi in cui ci si trova. Informarsi quindi opportunamente e preventivamente presso le Autorità Marittime.

PERICOLO Mantenere sempre velocità moderate, nei porti e nelle zone costiere. Nelle manovre di accosto in banchina, prestare attenzione alle cime, scarsamente visibili, di collegamento ai corpi morti.

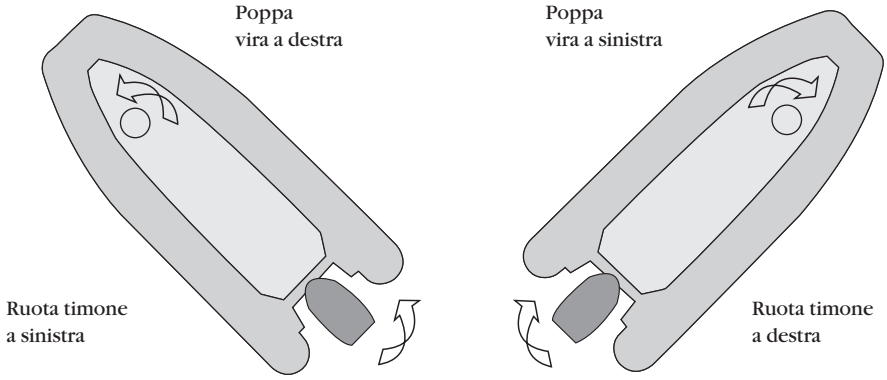
ELEMENTI DI CONDUZIONE DEL BATTELLO

Manovre basilari:

Quando si guida a velocità in marcia avanti, l'imbarcazione può sbandare leggermente dal lato sinistro a dritta. Si tratta di una caratteristica naturale degli scafi con carena a "V" e pertanto non è necessario alcun intervento. Basta correggere lo sbandamento spostando leggermente il volante fino a raggiungere la velocità di crociera.

Rammentare che tutte le imbarcazioni virano di poppa.

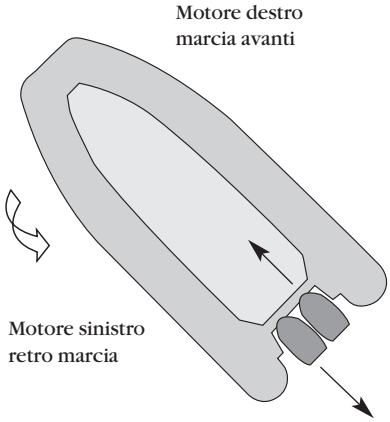
Ciò significa che la poppa dell' imbarcazione si sposta in direzione opposta alla direzione di virata. Ad esempio, quando si gira la ruota del timone a sinistra, la poppa gira a destra man mano che l' imbarcazione compie la virata a sinistra e viceversa.



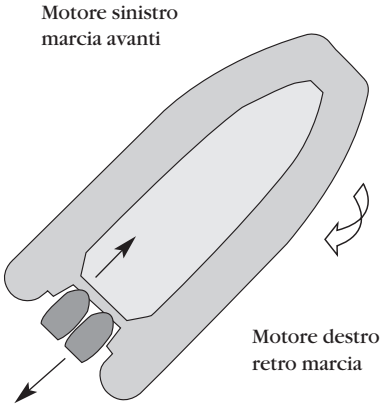
È particolarmente importante ricordare questo particolare durante le manovre di attracco al molo,quando si guida in aree ristrette ,in presenza di altre imbarcazioni o quando si è nelle vicinanze di persone in mare.

Se l'imbarcazione è dotata di doppia motorizzazione si può innestare un motore in marcia avanti e l' altro in retro marcia così da effettuare un inversione completa rapidamente.
Questo tipo di manovra si può compiere in entrambe le direzioni: se si innesta il motore di sinistra in marcia avanti e quello di destra in marcia indietro, l'imbarcazione compirà un inversione in senso orario. Se viceversa si innesta il motore di destra in marcia avanti e quello di sinistra in marcia indietro, l'imbarcazione compirà un inversione in senso antiorario.

VIRATA IN SENSO ANTI ORARIO

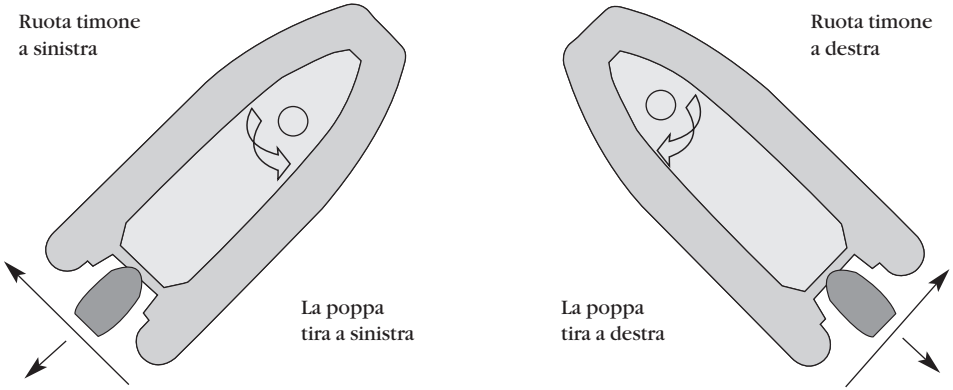


VIRATA IN SENSO ORARIO



Si tenga presente che quando si vira in retromarcia l' imbarcazione non si comporta come quando si vira con marcia avanti, quando si indietreggia infatti è più difficile compiere manovre in spazi ristretti. In sintesi in retromarcia girando la ruota timone a sinistra la poppa tirerà verso sinistra e viceversa.

VIRATE IN RETROMARCIA



Per l'arresto del battello è sufficiente portare indietro la leva del gas sino alla posizione di folle.
Per un arresto più rapido portare indietro la leva del gas sino alla posizione di folle e innestare gradatamente la retromarcia; appena avvertite che l'imbarcazione è ferma riportate la leva del gas in posizione di folle.Usare sempre estrema cautela quando ci si avvicina a persone in acqua.Avvicinarsi soltanto a velocità minima, mantenendo la poppa in direzione opposta alla persona. Portare la leva del cambio in posizione di folle e spegnere i/il motori/e quando si è ancora distanza dai bagnanti.

PERICOLO Non consentire ad alcuno di occupare l' area di poppa, quando i motori sono in funzione (ciò vale anche quando i motori sono in folle). Le eliche in rotazione possono causare lesioni gravi o morte. Quando vi sono nuotatori in prossimità dell' imbarcazione i motori devono essere spenti .

Risalita a bordo attraverso la scaletta di poppa (se installata):
prima di avvicinarsi o fare avvicinare qualcuno alla scaletta, assicurarsi che il motore sia già spento e le eliche ferme.

Una volta che le persone sono risalite a bordo, prima di partire controllare sempre che la scaletta sia risollevata, in caso contrario questa potrebbe causare danni all' imbarcazione o il ferimento di un passeggero.
Se si effettuano delle soste per fare delle immersioni o semplicemente il bagno, che ci sia o meno la possibilità di gettare l'ancora, per buona norma una persona adulta dovrà rimanere sempre a bordo del battello.
Assicurarsi sempre che l'ancora e la cima siano di tipo adeguato per ormeggiare in modo sicuro in qualsiasi condizione atmosferica.
Tenete comunque presente, di dare fondo solo in rade che diano la possibilità di uscirne facilmente anche all'insorgere di condizioni meteo/marine avverse.

Attracco al molo:
Per attraccare l'Imbarcazione correttamente è necessario fare pratica.
Innanzitutto procurarsi tutto l'occorrente per l'attracco e l'ormeggio, riporlo correttamente in modo che sia pronto per l'uso.

I Rivenditori, le Società Concessionarie sono la migliore fonte di informazioni in merito alla quantità ed al tipo di attrezzature necessarie.

ATTENZIONE **VIRATA:** GIRANDO IL TIMONE A DESTRA la poppa si sposterà a sinistra e viceversa.
VIRATA IN RETROMARCIA: GIRANDO IL TIMONE A SINISTRA la poppa tirerà verso sinistra e viceversa.

Durante la fase di avvicinamento ad un molo o ad una banchina iniziare a ridurre la velocità a distanza tale che l'Imbarcazione non lasci più scia quando si giunge in prossimità di altre Imbarcazioni o del molo. Man mano che ci si avvicina al punto di ormeggio, controllare che non vi sia vento o correnti che possano influire sulle manovre, ed avvicinarsi con cautela. Se vi sono venti o correnti forti è preferibile avvicinarsi al molo sottovento.
Durante l'avvicinamento controllare che tutte le cime siano fissate alle bitte sul lato di attracco al molo, una persona dovrebbe essere a prua dell'Imbarcazione, provvista di gancio d'accosto e di cima fissata ad una galloccia/bitta sull'Imbarcazione.
Avvicinarsi a velocità minima e ad una angolazione di circa 45 gradi rispetto al molo. Quando la prua si trova a circa un metro dal molo (a dritta), si può affiancare la poppa al molo con una virata a sinistra. Virare quindi a dritta e, sempre a velocità minima, ingranare la **RETROMARCIA**.

In tal modo l'Imbarcazione si fermerà e la poppa si avvicinerà al molo.
Quando si attracca sul lato sinistro la suddetta procedura viene eseguita all'inverso. È necessario prendere dimestichezza per tale manovra, per cui è consigliabile un'adeguata esercitazione.

ATTENZIONE Durante l'attracco sia i passeggeri che l'equipaggio devono rimanere a bordo e al loro posto fino al completamento di tutte le manovre. Quindi scendere dall'imbarcazione solo quando quest'ultima è stata fissata agli ormeggi ed il/i motore/i spento/i:

Partenza dal molo:

Prima di ogni partenza è opportuno considerare il vento, le correnti, le maree e tutti i possibili fattori naturali che possono influire sulle manovre.

ATTENZIONE Si ricorda che tutte le manovre necessarie per l'avvicinamento o la partenza dal molo, devono essere eseguite a velocità minima.

Prima di partire assicurarsi che tutte le cime siano state sganciate e issate a bordo (compresi eventuali parabordi). Le cime se lasciate in acqua, possono incappare nell'elica di propulsione provocando danni alla stessa e al motore.
Assicuratevi che tutti i passeggeri siano seduti al loro posto e che non vi siano altri carichi non rizzati nel pozzetto.

ATTENZIONE Prima di partire dal molo, assicurarsi che tutte le cime siano sganciate e issate a bordo. Le cime lasciate in acqua possono provocare danni al sistema di propulsione.

Una volta accertata la correttezza delle operazioni preliminari, mediante l'utilizzo di un mezzo marinaio, allontanateVi dal molo, e con il motore al minimo potrete condurre l'Imbarcazione fino all'uscita dal porto.
Usciti dal porto a distanza di sicurezza, potete accelerare fino a raggiungere la velocità di crociera. Si sconsigliano brusche accelerate e velocità massime di crociera onde evitare inutili rischi, e aumentare considerevolmente i consumi di carburante.

AVVERTENZA Accelerare rapidamente, riduce il tempo di planata. Occorre pertanto prestare la massima attenzione durante tale manovra poiché in simili condizioni, la manovrabilità dell'imbarcazione richiede particolare perizia e tempi di reazioni più rapidi. Meglio accelerare con gradualità, in ogni condizione di carico. Evitare pericolosi effetti "**Decollo**".

Prestazioni e assetto dell'Imbarcazione in navigazione:

L'Imbarcazione è progettata per accelerare rapidamente con un periodo di planata a scafo appoppato, di durata minima.
Per fare planare l'Imbarcazione in modo facile e veloce, basta posizionare il trim in posizione "down" (bassa). Quando si è raggiunto un assetto di planata regolare, il trim và posizionato in modo appropiato al fine di mantenere lo scafo parallello alla linea d'acqua. In tal modo si ottiene maggior confort e risparmio di carburante.
Si ricorda inoltre che il carico corretto dell'Imbarcazione, garantisce un buon assetto e quindi buone prestazioni in navigazione.

Le prestazioni dell'imbarcazione dipendono da alcuni fattori:

- **Carico**: non superare mai il carico MAX (persone più bagaglio), indicato dalla Certificazione CE; portare con sé soltanto gli oggetti strettamente necessari. Mantenere sempre il carico basso e ben bilanciato.
- **Eliche**: mantenerle in buone condizioni e controllare che il passo sia della misura giusta. Le eliche standard possono non essere le più adatte al tipo di imbarcazione usato e al carico. Se la velocità del motore a tutto gas non è corretta (vedere il Manuale di funzionamento del motore), chiedere al proprio Rivenditore/Concessionario di provare eliche di tipo diverso.

Se l'elica è leggermente piegata o ammaccata sostituitela poichè può influenzare negativamente le prestazioni dell'imbarcazione.

- **Carena**: la carena va mantenuta in buone condizioni e pulita. Una carena incrostata da alghe o con i pattini danneggiati, incide negativamente sulle prestazioni e sui consumi.

L'assetto dell'imbarcazione in navigazione:

- Se quando il Battello naviga a velocità di crociera e lo scafo è troppo appoppato, provare a correggere il problema come segue: dopo essersi fermati, spostare parte del carico e delle persone in avanti. Correggere l'assetto con il p-trim (per istruzioni in merito consultare il Manuale dell'utente del motore).
- Se quando il Battello naviga a velocità di crociera e lo scafo risulta troppo appruato, eseguire la procedura inversa di quella sopra descritta.

AVVERTENZA Affinché prestazioni, assetto e manovrabilità della Vostra imbarcazione risultino sempre sicure **NON INSTALLARE MAI** motorizzazioni di potenza superiore a quella consigliata dal Cantiere .

Eventuali Aumenti di Potenza, oltre quella MAX consigliata, potranno essere applicati solo dopo Autorizzazione scritta dal Cantiere; in caso di abuso, qualsiasi incidente a persone o cose, sarà di esclusiva responsabilità del Proprietario del Battello.

CONSIGLI PER LA PULIZIA/RIPARAZIONE E RIMESSAGGIO

A PULIZIA

1 Pulizia Carena

adagiare il Battello su un invaso, assicurandosi che sia ben posizionato e che non vi siano possibilità di cadute o cedimenti mentre lavorate. Con l'ausilio di una spatola di legno o metallica a lama piatta, eliminare il grosso della vegetazione e, per mezzo di una spugna bene insaponata, strofinare accuratamente tutta la carena. Durante questa operazione, è consigliabile bagnare abbondantemente la superficie per facilitare l'eliminazione delle alghe. Accertarsi che queste ultime non abbiano ostruito prese a mare per il raffreddamento motori. Usare la minore quantità possibile di detergenti, e comunque solo prodotti biodegradabili e compatibili. Evitare di grattare lo scafo. L'utilizzo di un idro-pulitrice risulta di grande aiuto e spesso evita di dovere agire con la spatola come sopra descritto. Non usare solventi o detergenti aggressivi, una volta che la carena è stata ripulita ed è ben asciutta, se necessario, rinnovare l'antivegetativa.

2 Pulizia parte del tubolare immersa

con l'ausilio di una spatola di legno ben arrotondata eliminare il grosso della vegetazione, quindi per mezzo di una spugna ben insaponata, strofinare accuratamente lungo la parte inferiore dei tubolari. Durante questa operazione è bene bagnare abbondantemente la superficie perché le alghe più

sono bagnate più è facile la loro eliminazione. Eseguire ora uno "shampoo" con del normale detersivo; eventuali macchie verranno tolte con uno straccetto imbevuto di olio di semi; per le macchie di catrame usare uno straccetto imbevuto di miscela. Risciacquare abbondantemente con acqua dolce. Non mettere assolutamente talco nelle valvole o sui tubolari.

3 Pulizia Coperta
per pulire le superfici esterne dell'Imbarcazione, utilizzare una spugna che non gratta e soluzione di sapone neutro, o shampoo, con acqua tiepida. Sciacquare bene con abbondante acqua. È consigliabile proteggere la finitura con uno strato di cera per imbarcazioni di buona qualità, disponibile sul mercato.

4 Pulizia delle parti in legno (se esistenti)
lavare con acqua dolce strofinando con una spazzola di plastica dura o saggina. Una volta asciutto carteggiare la superficie con una carta abrasiva da 120. Eliminare la polvere e trattare quindi con gli appositi prodotti per il TEAK.
Esempio: Teak life sbiancante o Teak oil sealer; per questi prodotti seguire le istruzioni allegate. Non usare vernici.

5 Pulizia delle parti metalliche (se in dotazione)
accessori eseguiti in acciaio inox o in lega leggera, vanno abbondantemente lavati e ben asciugati con acqua dolce. Una volta asciutti passare uno straccio imbevuto di olio di vaselina o prodotti specifici per gli acciai e poi asciugare bene.

PERICOLO Si ricorda di non effettuare alcun lavoro/pulizia, o sostare sotto la carena o nel pozzetto, mentre l'imbarcazione è sospesa a ganci/funi di sollevamento.

B RINNOVO ANTIVEGETATIVA

Sarebbe buona regola, sia che la barca abbia passato l'inverno in acqua o al coperto, rinnovare l'antivegetativa della carena all'inizio della bella stagione.

1. Se l'Imbarcazione è rimasta in acqua durante l'inverno issare il Battello e adagiarlo su un invaso e procedere alla pulizia della carena come precedentemente descritto (1a). Dopo di che verificare che il vecchio strato di antivegetativa sia integro; se vi è presenza di bolle o comunque vi sono punti di scarsa aderenza, eliminare il vecchio strato con della carta abrasiva grana 120, o con degli sverniciatori appositi; pulire dalle impurità con uno straccio asciutto. Passare un primo strato di aggrappante, quando quest'ultimo si è asciugato, procedere alla stesura del nuovo strato di antivegetativa.(Leggere le istruzioni d'uso allegate ai prodotti acquistati).

2. Se l'Imbarcazione è rimasta a secco e al coperto durante l'inverno: in questo caso di solito basta una pulita della carena dalle polveri/umidità o unti accumulati nei mesi di sosta; dopodiché si può procedere alla stesura del nuovo strato di antivegetativa.

C RIPARAZIONI

Tutte le riparazioni devono essere eseguite con Battello a secco e all'ombra.

1 Riparazione del tessuto gommato (Ne/Hy)
tutte le riparazioni di fori e strappi sul tubolare o fondo, devono essere effettuate a Battello sgonfio e asciutto, all'ombra e possibilmente operando in atmosfera asciutta (80% umidità relativa max). Preparare strisce o pezze di materiale più larghe, rispetto all'ampiezza dello strappo da riparare, di almeno 3-4 cm. per lato. Incollaggio: pulire e sgrassare a fondo la zona danneggiata con alcool e per mezzo di carta vetrata a grana 80, scartavetrare senza arrivare al supporto tessile. Fare altrettanto sulla pezza da applicare in corrispondenza della lacerazione. Spalmare ora la colla mono o bicomponente secondo le istruzioni fornite dalla Ditta, sulle superfici da incollare (parte da riparare e pezza) e attendere fino a quando queste, al tatto, risultino parzialmente appiccicose. Provvedere ora all'unione delle parti, avendo cura di lisciarne la superficie di contatto premendo fortemente con l'ausilio di una spatola di legno o rullo. Lasciare quindi riposare il tutto e non portare in pressione per almeno 24 ore.

2 Ritocchi sul Gelcoat
carteggiare lievemente la parte danneggiata (grana 180) poi pulire la zona interessata con acetone o, in alternativa con

alcool, (meglio l'acetone) e lasciare asciugare. Aggiungere al Gelcoat il catalizzatore secondo la percentuale e modalità prescritte dalla Ditta fornitrice. Applicare con un pennello a setola il Gelcoat a più riprese, sino ad ottenere lo spessore voluto ed attendere almeno sei (6) ore.
Carteggiare quindi con carta abrasiva imbibita d'acqua partendo da una grana 200 sino a 1.000, quindi lucidare la superficie con della pasta abrasiva e polish e finire con uno strato di cera per Imbarcazioni.

ATTENZIONE Eventuali lievi criccature o zampe di ragno del Gelcoat rilevabili ai lati sullo specchio di poppa, sono dovute alle normali sollecitazioni del motore e non costituiscono frattura strutturale o difetto di costruzione, ma sono unicamente riconducibili al possibile grado di elasticità del Gelcoat, che può variare a seconda delle condizioni climatiche, al momento dell'originaria spruzzatura in fase di costruzione.

3 Riparazione di piccole crepe/scheggiature
pulire l'area come sopra descritto e mescolare una piccola quantità di stucco con il catalizzatore seguendo le istruzioni del fabbricante. Applicare la pasta alla crepa con l'ausilio di una spatola/coltellino a punta piatta, in modo che risulti uniforme all'area da riparare; aspettare che lo stucco indurisca circa due (2) ore. Procedere ora alla levigatura con carta vetrata fine; poi rifinire con ritocchi di Gelcoat, come sopra descritto.

D RIMESSAGGIO/DEPOSITO INVERNALE.

- Motore, consultare il Manuale allegato.
- Rimuovere e caricare la batteria, conservandola in luogo asciutto e protetto dal gelo. (Si consiglia ricoprire i poli con grasso per meccanica per meglio isolarli).
- Ingrassare i meccanismi di governo.
- Lavare la sentina.
- Togliere tutta l'acqua dall'Imbarcazione.
- Proteggere l'Imbarcazione dalle intemperie, coprendola con un telone resistente ed impermeabile, prestando attenzione che il telo copribarca non formi delle sacche d'acqua e quindi si consiglia di aggiungere, se necessari, adeguati supporti per tendere la superficie e renderla il più possibile spiovente.
- Sostituire i componenti usurati in dubbio, con pezzi originali.

ATTENZIONE Riparare i componenti che non funzionano correttamente o sostituirli se irreparabili.

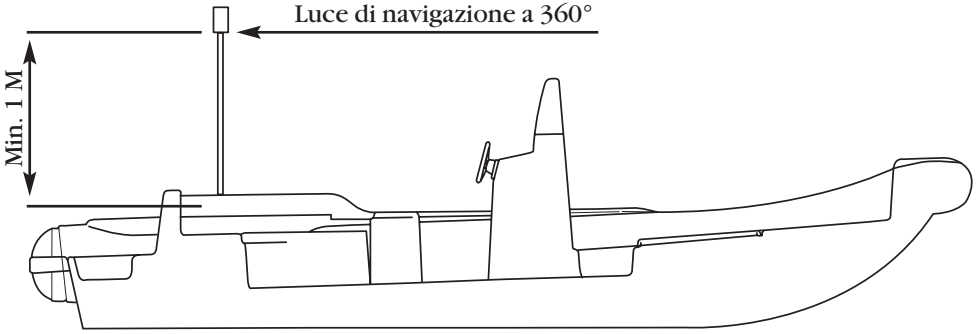
Nota bene: Se non si è in grado di fare riparazioni o manutenzioni anche ordinarie, si consiglia caldamente di rivolgersi a personale specializzato. Improvvisarsi esperti, può solamente causare danni.

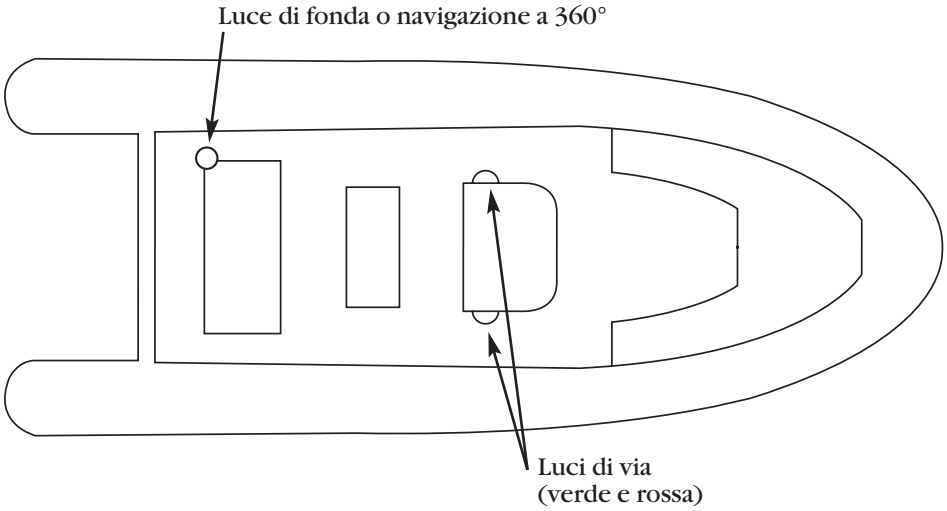
ATTENZIONE Danni all'imbarcazione, persone o cose, derivanti da errate riparazioni, modifiche non previste dal Cantiere, o dall'utilizzo di parti non originali, saranno di esclusiva responsabilità del Proprietario dell'imbarcazione decretando automaticamente il decadimento della garanzia.

SCHEMI IMPIANTI

VISTA GENERALE

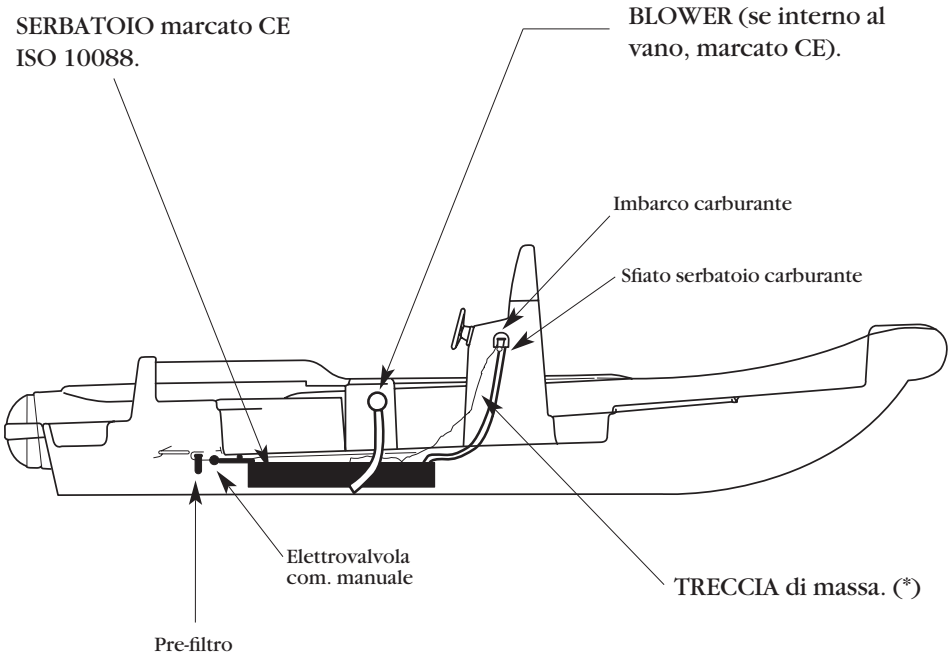
Luci di Navigazione





IMPIANTO CARBURANTE DI TIPO INAMOVIBILE

(Se fornito di serie o Optional dal Costruttore).



(*) Dal serbatoio al tappo carico, sfiato, se metallici, e al bullone di serraggio motore.

PERICOLO È vietato apportare qualsiasi modifica all'impianto originario fornito dal Costruttore. Ogni alterazione o modifica non autorizzata ricade sotto la responsabilità dell'Armatore.

IMPIANTO CARBURANTE DI TIPO INAMOVIBILE

(Se installato a cura dell'Armatore).

L'Imbarcazione è predisposta di vano atto ad alloggiare il serbatoio inamovibile che sarà installato sotto la responsabilità dell'Armatore secondo le seguenti istruzioni:

ISO 10088 **ISO 7840**

SERBATOIO INAMOVIBILE (se installato)
L'installazione di serbatoio carburante inamovibile sia per diesel che benzina, obbligatoriamente marcato "CE", ISO 10088 - ISO 7840, deve prevedere l'esecuzione di idoneo impianto.
ESATTAMENTE: il pescante,in prossimità del serbatoio, sarà dotato di elettrovalvola marcata "CE" o di un comando manuale a distanza.(azionabile in prossimità della posizione di guida).
Il serbatoio sarà collegato a treccia di massa. Sarà installato pre-filtro di tipo metallico, (quindi un filtro supplementare).
PER SOLE VERSIONI BENZINA:
il vano ove il serbatoio alloggia, sarà ventilato a mezzo di blower che, se posto nel vano stesso, dovrà essere marcato "CE".

Modalità e posizione:
Vedi illustrazione sopra.

IMPIANTO CARBURANTE DI TIPO INAMOVIBILE

L'irregolare funzionamento dell'impianto può essere dovuto a:

DIFETTO	RIMEDIO
Presenza di aria nelle tubazioni	Agire sulla pompetta a mano del motore fino a che diventi dura
Perdite di carburante in sentina	Controllare il serraggio delle fascette, se il caso sostituirle, dopo di che pulire la sentina
Presenza di acqua nel serbatoio	Vuotare e pulire il serbatoio
Perdita di potenza del motore	Verificare che il tubo di sfiato e di alimentazione non abbiano strozzature o non siano ostruiti

PERICOLO Non modificare l'impianto carburante.

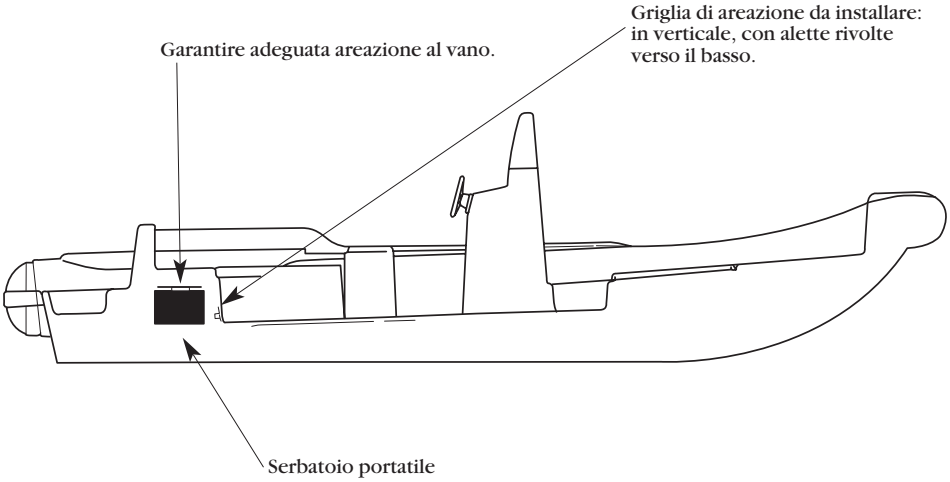
AVVERTENZA Vietato depositare materiale combustibile nel vano serbatoio.

AVVERTENZA Durante il rifornimento è vietato fumare. Spegnere i motori prima del rifornimento. Verificare che non vi siano perdite nell'impianto carburante.

IMPIANTO CARBURANTE DI TIPO AMOVIBILE

(Serbatoio carburante portatile).

Il Battello, se non previsto diversamente, viene commercializzato privo di serbatoio amovibile (che solitamente viene fornito con l'acquisto del motore).La posizione a bordo prevista e consigliata per il serbatoio amovibile è la seguente:


Griglia di areazione da installare: in verticale, con alette rivolte verso il basso.
Garantire adeguata areazione al vano.
Serbatoio portatile

ISO 6185

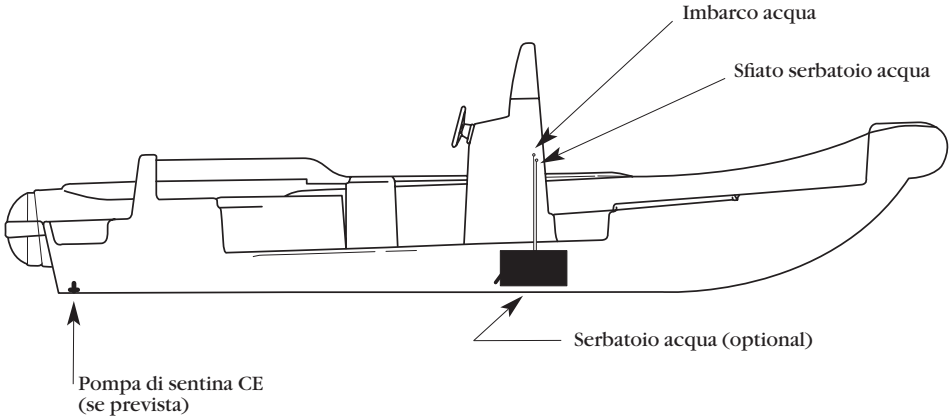
- Qualora il Battello installa serbatoio carburante di tipo amovibile.
- Qualora il Battello installa motore di potenza inferiore a Kw 75 (102 cv).

IL BATTELLO SARÀ AUTOMATICAMENTE DECLASSATO ALLA CATEGORIA DI PROGETTO "C" – TIPO VII .

RICHIEDERE AL COSTRUTTORE IL RILASCIO DI DICHIARAZIONE DI CONFORMITA' AGGIORNATA.

ATTENZIONE Se il serbatoio è collocato in vano chiuso, è necessario che lo stesso sia opportunamente areato a mezzo di griglie di areazione poste sulle pareti verticali del vano.
Prima di avviare i motori, accertare sempre che il vano serbatoio sia stato areato, anche eventualmente, sollevando il portello coprivano.
Non produrre fiamme libere e non fumare in prossimità del vano.
È assolutamente vietato posizionare serbatoi amovibili in vani ove siano presenti batterie o apparati elettrici di qualsiasi tipo.

IMPIANTO ACQUA + SENTINA



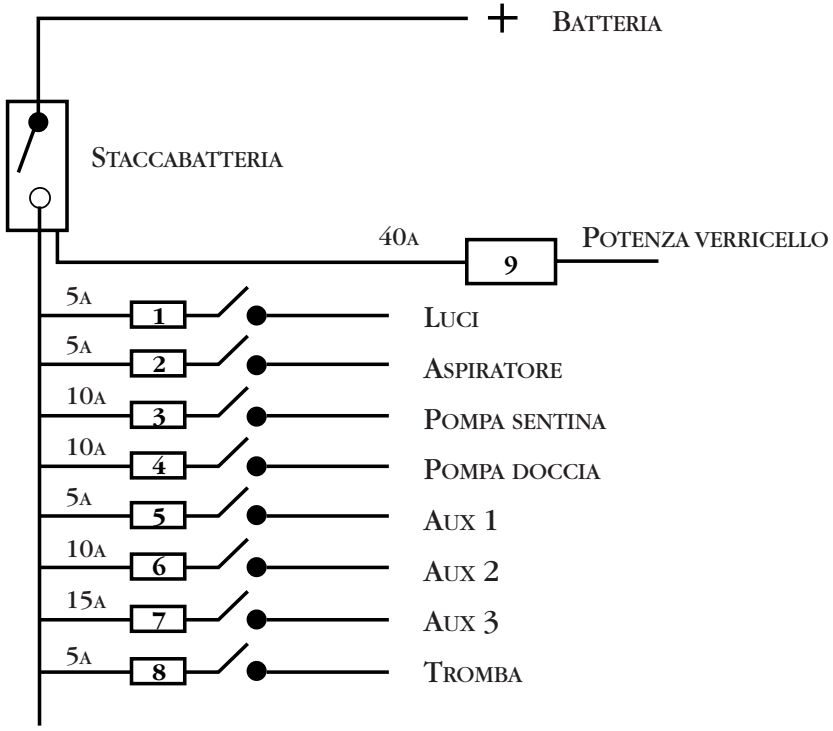
Se il serbatoio è di tipo metallico collegarlo a treccia di massa.

L'irregolare funzionamento dell'impianto può essere dovuto a:

DIFETTO	RIMEDIO
Mancanza d'acqua nel serbatoio	Riempire il serbatoio
Perdita dalle tubazioni (si riscontra questo difetto quando l'autoclave funziona continuamente oppure interviene frequentemente nonostante non si utilizza)	Controllare il serraggio delle fascette oppure il pressostato
Presenza di acqua nel serbatoio	Aprire tutti i rubinetti ed attendere che fuoriesca solo acqua
L'autoclave non funziona	Controllare il fusibile sulla pompa e quello sul sottoquadro

IMPIANTO ELETTRICO

1.3 Schema elettrico – Impianto sottoquadro
1.3 Electrical installation – Auxilary wiring diagram

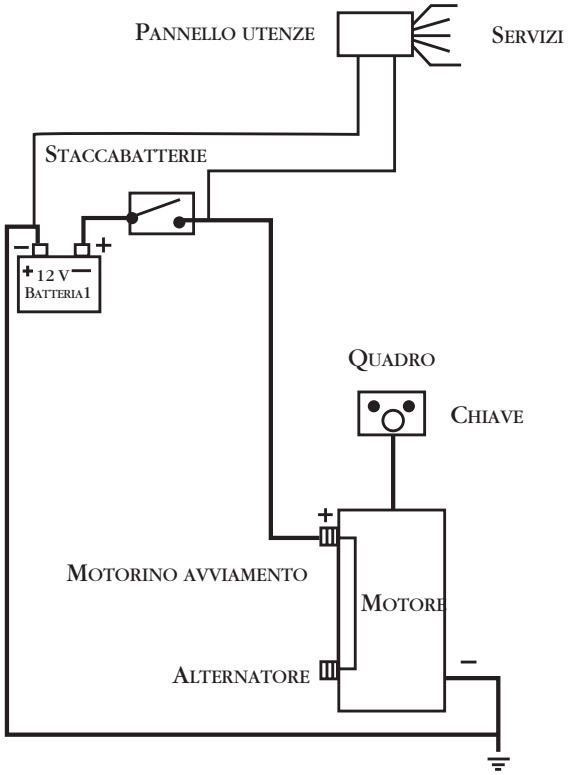


AVVERTENZA Non toccare l'impianto elettrico con le mani bagnate.NON MODIFICARE L'IMPIANTO ELETTRICO.

ATTENZIONE Quando lasciate l'Imbarcazione ricordatevi di staccare le batterie.

IMPIANTO ELETTRICO

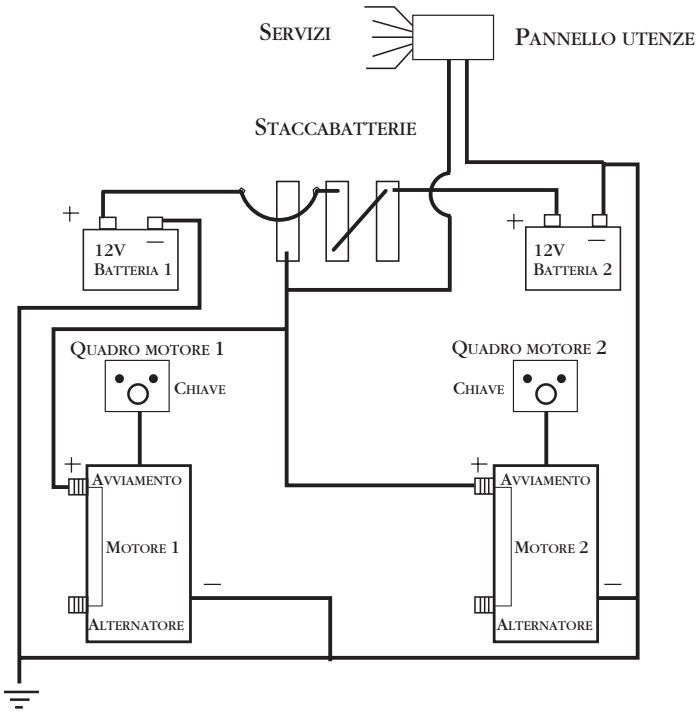
Schema elettrico – Impianto di potenza per monomotore



SEZIONI CABLAGGIO	STACCABATTERIA
35/70 m²	Pos. 1 spento
6 m²	Pos. 2 acceso
2,5 m²	

IMPIANTO ELETTRICO

1.2 Impianto di potenza per bimotore



SEZIONI CABLAGGIO	STACCABATTERIA
35/70 m²	Pos. 1 batteria 1
6 m²	Pos. 2 batteria 2
2,5 m²	Pos. 3 parallelo
	Pos. 4 spento

CONTRATTO DI GARANZIA

I Battelli "**Joker Boat**" sono venduti alle condizioni di garanzia qui di seguito riportate. L'Acquirente sottoscrivendole dichiara di conoscerle ed accettarle senza riserve. Ogni Battello è garantito **AL PRIMO ACQUIRENTE**, da eventuali anomalie imputabili a difetti di fabbricazione o dei materiali per i seguenti periodi.

Garanzia di 36 mesi: la struttura dello scafo.

Garanzia di 24 mesi: Gelcoat, verniciature, cromature, acciaio inox ed accessori, luci, tappezzerie e cuscinerie, gli allestimenti in legno ed i particolari in gomma, in plastica ed in PVC, gli impianti elettrici (salvo diverse disposizioni dei produttori stessi).

Garanzia di 24 mesi: infiltrazioni acqua da parabrezza, boccaporti ecc.

Garanzia di 60 mesi: per il tessuto ed i tubolari.

I periodi di copertura della garanzia, decorrono dalla data di acquisto del gommone, da parte del primo Proprietario, da comprovare mediante l'invio dell'allegato tagliando di garanzia che troverete alla fine di questo Manuale, al seguente indirizzo: JOKER BOAT Srl Via S. Maria 98 - 20093 Cologno Monzese (MI) Italy entro e non oltre **15 giorni** dalla data di acquisto, pena il decadimento della garanzia stessa. La garanzia consiste nell'eliminazione del difetto e non nella sostituzione dell'imbarcazione: essa comprende sia la mano d'opera che i materiali necessari alle riparazioni, che saranno definite a

insindacabile giudizio del personale tecnico della Ditta **JOKER BOAT Srl** o rivenditori autorizzati, che sostituiranno o ripareranno tutte le parti originali che, in condizioni normali d'uso risultassero difettose all'esame insindacabile effettuato dai tecnici. Eventuali spese di trasporto, alaggio e varo, pulizia, trasferta ed altri costi eventualmente sostenuti a causa del fermo dell'imbarcazione saranno a totale carico del Cliente.
Vi sono casi in cui il danno non può essere imputato a difetti di materiale o di fabbricazione in cui la responsabilità dell'accaduto è dell'acquirente a cui saranno addebitate tutte le spese per la riparazione o la sostituzione.

Quindi, la garanzia decade nei seguenti casi:

- Se sono state apportate modifiche o riparazioni non autorizzate.
- Se l'Imbarcazione è stata usata con propulsori eccedenti i massimi consigliati dal Cantiere.
- Se i carichi e il numero delle persone eccedono il peso Max consentito dal Certificato CE.
- Se lo scafo è stato utilizzato per gare/noleggio e comunque oltre i limiti e gli scopi per cui è stato costruito.
- Se è mancata l'osservanza delle Norme delle regolamentazioni per la navigazione da diporto vigenti.
- In ogni caso in cui il danno sia dovuto a dolo o colpa del conducente e/o da terzi.

Non sono coperti da garanzia:

- I componenti dell'Imbarcazione che godono di una propria garanzia, quali i motori e relative strumentazioni, le pompe, i salpancore, le varie apparecchiature, capottine ecc.

- I danni provocati da urti contro ostacoli o corpi vaganti.
- La normale usura e i danni provocati da cattivo utilizzo o mancanza di adeguata manutenzione come indicata sul Manuale.
- I danni e le perdite di componenti durante il trasporto via terra.
- Le lievi imperfezioni e modificazioni quali criccature, zampe di ragno e lievi viraggi di colore.
- Inosservanza di un avviso evidenziato con il simbolo : Pericolo, avvertenza, attenzione; o per l'inosservanza di qualsiasi altra descrizione espressa in calce al presente Manuale.

Questa garanzia sostituisce ogni altra garanzia e impegno implicito o esplicito ed esclude ogni altra responsabilità relativa alla vendita e all'uso di ogni prodotto "**Joker Boat**" nei confronti dell'Acquirente.

JOKER BOAT Srl
Via S. Maria 98
20093 Cologno Monzese (MI) Italy
Ricevuta di garanzia

Imbarcazione modello: .....
N° matricola: **IT-JBO** .....
Data acquisto: .....
Proprietario: .....
Indirizzo: .....
C a p: .....
Città e Nazione: .....

N.B.: questa Imbarcazione è coperta dalle condizioni di garanzia citate nel Manuale del Proprietario consegnato con l'imbarcazione.
This boat is covered to the warranty conditions shown on the owner's manual .
LA PRESENTE GARANZIA HA INIZIO - DATA: .....
(Da staccare e inviare ad:
JOKER BOAT Srl Via S. Maria 98 - 20093 Cologno Monzese (MI) Italy)

Timbro del rivenditore.

VERBALE DI CONSEGNA

Il sottoscritto .....
nato a ..... il .....
Domiciliato in Via .....
Città ..... CAP .....
Acquirente dell'imbarcazione Modello .....
N° matricola .....

DICHIARA:

Di ricevere in consegna l' unità sopra indicata, avendone tutti i diritti ed avendo pagato quanto pattuito direttamente o tramite la forma di finanziamento proposta. Dichiaro inoltre che l'imbarcazione è perfettamente funzionante in ogni sua parte ed è di mia piena soddisfazione; salvo quanto eventualmente indicato di seguito, resta inteso che la garanzia avrà decorrenza dalla data indicata nella Ricevuta di Garanzia. Nel caso venga riscontrato qualche difetto al momento della consegna, quest' ultimo dovrà essere indicato nelle note di seguito. In tal caso la ..... provvederà alla risoluzione di tali difetti se compresi nella garanzia a proprie spese.

NOTE:.....
..... Firma per avvenuta consegna

Data ....

Dichiaro che i difetti riscontrati in fase di consegna sono stati risolti con mia piena soddisfazione.

Data ..... Armatore .....

JOKER BOAT Srl
Via S. Maria 98
20093 Cologno Monzese (MI) Italy
Ricevuta di garanzia

Imbarcazione modello : .....
N° matricola: **IT-JBO**
.....
Data acquisto: .....
Proprietario: .....
Indirizzo: .....
C a p: .....
Città e Nazione: .....

N.B.: questa Imbarcazione è coperta dalle condizioni di garanzia citate nel Manuale del Proprietario consegnato con l'imbarcazione.

LA PRESENTE GARANZIA HA INIZIO - DATA: .....

Timbro del rivenditore.

VERBALE DI CONSEGNA

Il sottoscritto .....
nato a ..... il .....
Domiciliato in Via .....
Città ..... CAP .....
Acquirente dell'imbarcazione Modello .....
N° matricola .....

DICHIARA:
Di ricevere in consegna l' unità sopra indicata, avendone tutti i diritti ed avendo pagato quanto pattuito direttamente o tramite la forma di finanziamento proposta.Dichiaro inoltre che l'imbarcazione è perfettamente funzionante in ogni sua parte ed è di mia piena soddisfazione ;salvo quanto eventualmente indicato di seguito, resta inteso che la garanzia avrà decorrenza dalla data indicata nella Ricevuta di Garanzia .Nel caso venga riscontrato qualche difetto al momento della consegna, quest' ultimo dovrà essere indicato nelle note di seguito . In tal caso la ..... provvederà alla risoluzione di tali difetti se compresi nella garanzia a proprie spese.

NOTE:.....

..... Firma per avvenuta consegna

Data ....

Dichiaro che i difetti riscontrati in fase di consegna sono stati risolti con mia piena soddisfazione.

Data ..... Armatore .....

JOKER BOAT Srl
Via S. Maria 98
20093 Cologno Monzese (MI) Italy
Ricevuta di garanzia

Imbarcazione modello : .....
N° matricola: **IT-JBO**
.....
Data acquisto: .....
Proprietario: .....
Indirizzo: .....
C a p: .....
Città e Nazione: .....

N.B.: questa Imbarcazione è coperta dalle condizioni di garanzia citate nel Manuale del Proprietario consegnato con l'imbarcazione.

LA PRESENTE GARANZIA HA INIZIO - DATA: .....

Timbro del rivenditore.

VERBALE DI CONSEGNA

Il sottoscritto .....
nato a ..... il .....
Domiciliato in Via .....
Città ..... CAP .....
Acquirente dell'imbarcazione Modello .....
N° matricola .....

DICHIARA:

Di ricevere in consegna l' unità sopra indicata, avendone tutti i diritti ed avendo pagato quanto pattuito direttamente o tramite la forma di finanziamento proposta.Dichiaro inoltre che l'imbarcazione è perfettamente funzionante in ogni sua parte ed è di mia piena soddisfazione ;salvo quanto eventualmente indicato di seguito, resta inteso che la garanzia avrà decorrenza dalla data indicata nella Ricevuta di Garanzia .Nel caso venga riscontrato qualche difetto al momento della consegna, quest' ultimo dovrà essere indicato nelle note di seguito . In tal caso la ..... provvederà alla risoluzione di tali difetti se compresi nella garanzia a proprie spese.

NOTE:.....
..... Firma per avvenuta consegna

Data ....

Dichiaro che i difetti riscontrati in fase di consegna sono stati risolti con mia piena soddisfazione.

Data ..... Armatore .....

COPIA PER IL PROPRIETARIO

DICHIARAZIONE DI CONSEGNA MANUALE

Il sottoscritto .....
nato a ..... il .....
Domiciliato in Via .....
Città ..... CAP .....
Acquirente dell'imbarcazione Modello .....
N° matricola .....
DICHIARA:
di ricevere da.....
il Manuale del Proprietario e tutti i suoi allegati.

Data ..... Firma per avvenuta consegna

.....

COPIA PER IL CONCESSIONARIO

DICHIARAZIONE DI CONSEGNA MANUALE

Il sottoscritto .....
nato a ..... il .....
Domiciliato in Via .....
Città ..... CAP .....
Acquirente dell'imbarcazione Modello .....
N° matricola .....
DICHIARA:
di ricevere da.....
il Manuale del Proprietario e tutti i suoi allegati.

JOKER BOAT Srl Via S. Maria 98 - 20093 Cologno Monzese (MI) Italy)

Data ..... Firma per avvenuta consegna

.....